



PARLAMENTO EUROPEO

2014 - 2019

---

*Commissione per i trasporti e il turismo*

---

**2014/0218(COD)**

16.10.2014

**\*\*\*I**

## **PROGETTO DI RELAZIONE**

sulla proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio intesa ad agevolare lo scambio transfrontaliero di informazioni sulle infrazioni in materia di sicurezza stradale  
(COM(2014)0476 – C8-0113/2014 – 2014/0218(COD))

Commissione per i trasporti e il turismo

Relatore: Inés Ayala Sender

### ***Significato dei simboli utilizzati***

- \* Procedura di consultazione
- \*\*\* Procedura di approvazione
- \*\*\*I Procedura legislativa ordinaria (prima lettura)
- \*\*\*II Procedura legislativa ordinaria (seconda lettura)
- \*\*\*III Procedura legislativa ordinaria (terza lettura)

(La procedura indicata dipende dalla base giuridica proposta nel progetto di atto.)

### ***Emendamenti a un progetto di atto***

#### **Emendamenti del Parlamento presentati su due colonne**

Le soppressioni sono evidenziate in ***corsivo grassetto*** nella colonna di sinistra. Le sostituzioni sono evidenziate in ***corsivo grassetto*** nelle due colonne. Il testo nuovo è evidenziato in ***corsivo grassetto*** nella colonna di destra.

La prima e la seconda riga del blocco d'informazione di ogni emendamento identificano la parte di testo interessata del progetto di atto in esame. Se un emendamento verte su un atto esistente che il progetto di atto intende modificare, il blocco d'informazione comprende anche una terza e una quarta riga che identificano rispettivamente l'atto esistente e la disposizione interessata di quest'ultimo.

#### **Emendamenti del Parlamento presentati in forma di testo consolidato**

Le parti di testo nuove sono evidenziate in ***corsivo grassetto***. Le parti di testo sopresse sono indicate con il simbolo ■ o sono barrate. Le sostituzioni sono segnalate evidenziando in ***corsivo grassetto*** il testo nuovo ed eliminando o barrando il testo sostituito.

A titolo di eccezione, le modifiche di carattere strettamente tecnico apportate dai servizi in vista dell'elaborazione del testo finale non sono evidenziate.

## INDICE

	<b>Pagina</b>
PROGETTO DI RISOLUZIONE LEGISLATIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO.....	5
MOTIVAZIONE.....	7



## PROGETTO DI RISOLUZIONE LEGISLATIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO

sulla proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio intesa ad agevolare lo scambio transfrontaliero di informazioni sulle infrazioni in materia di sicurezza stradale (COM(2014)0476 – C8-0113/2014 – 2014/0218(COD))

(Procedura legislativa ordinaria: prima lettura)

*Il Parlamento europeo,*

- vista la proposta della Commissione al Parlamento europeo e al Consiglio (COM(2014)0476),
  - visti l'articolo 294, paragrafo 2, e l'articolo 91, paragrafo 1, lettera c), del trattato sul funzionamento dell'Unione europea, a norma dei quali la proposta gli è stata presentata dalla Commissione (C8-0113/2014),
  - visto l'articolo 294, paragrafo 3, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea,
  - visto il parere del Comitato delle regioni del xxx<sup>1</sup>,
  - visto il parere del Comitato economico e sociale europeo del xxx<sup>2</sup>,
  - visto l'articolo 59 del suo regolamento,
  - vista la relazione della commissione per i trasporti e il turismo (A8-0000/2014),
1. adotta la posizione in prima lettura figurante in appresso;
  2. chiede alla Commissione di presentargli nuovamente la proposta qualora intenda modificarla sostanzialmente o sostituirla con un nuovo testo;
  3. incarica il suo Presidente di trasmettere la posizione del Parlamento al Consiglio e alla Commissione nonché ai parlamenti nazionali.

### Emendamento 1

**Proposta di direttiva**  
**Considerando 21 bis (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***(21 bis) Nell'ambito delle decisioni di Prüm, il trattamento dei dati di immatricolazione dei veicoli contenenti dati personali è soggetto alle disposizioni***

---

<sup>1</sup> Non ancora pubblicato nella Gazzetta ufficiale.

<sup>2</sup> Non ancora pubblicato nella Gazzetta ufficiale.

*specifiche sulla protezione dei dati di cui al capo 6 della decisione 2008/615/GAI del Consiglio. A tal fine, gli Stati membri possono applicare dette disposizioni specifiche ai dati personali che sono trattati anche ai fini della presente direttiva, garantendo al contempo che il trattamento dei dati relativi a tutte le infrazioni elencate all'articolo 2 della presente direttiva rispetti le disposizioni nazionali di attuazione della direttiva 95/46/CE.*

Or. en

#### *Motivazione*

*Questo emendamento, che riprende il testo del Consiglio e il suggerimento formulato dal Garante europeo della protezione dei dati, mira a dare maggiore chiarezza al nuovo regime di protezione dei dati che si applicherà alle infrazioni contemplate nella presente direttiva.*

## MOTIVAZIONE

La proposta in esame contiene lo stesso testo della direttiva 2011/82/UE intesa ad agevolare lo scambio transfrontaliero di informazioni sulle infrazioni in materia di sicurezza stradale, approvata nel 2011 dal Parlamento a larghissima maggioranza e in seno al Consiglio all'unanimità, ma vi apporta due modifiche qualitativamente significative. Da un lato, la modifica della base giuridica e le relative modifiche tecniche e, dall'altro lato e in conseguenza della nuova base giuridica concernente i trasporti, l'estensione del campo di applicazione ai tre Stati membri che erano rimasti esclusi dalla direttiva precedente.

Queste modifiche rispondono alla sentenza emessa il 6 maggio 2014 dal Tribunale dell'UE, il quale ha ritenuto che la direttiva 2011/82/UE fosse stata adottata su una base giuridica errata concernente la cooperazione di polizia in materia penale (articolo 87, paragrafo 2, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea). Il Tribunale ha stabilito che la base giuridica appropriata è quella relativa alla sicurezza dei trasporti: dall'esame del contenuto delle disposizioni della direttiva risultava evidente che il sistema di scambio di informazioni tra le autorità competenti degli Stati membri su cui si fondava la direttiva era il mezzo, e non l'obiettivo della medesima, che consisteva invece nel migliorare la sicurezza stradale. Il Parlamento europeo aveva sostenuto fin dal primo momento la pertinenza della base giuridica concernente i trasporti, che a suo parere è quella appropriata.

Pur dichiarando nulla la direttiva, il Tribunale ne ha riconosciuto la pertinenza e ha stabilito che, per evitare di creare un vuoto giuridico, gli effetti della direttiva annullata saranno mantenuti per dodici mesi, consentendo al legislatore di correggerne i difetti e di adottare un nuovo testo in conformità della base giuridica relativa alla sicurezza dei trasporti.

Ci troviamo pertanto ad esaminare una nuova proposta di direttiva della Commissione, la quale, nonostante abbia interposto essa stessa il ricorso per annullamento, è stata anche la prima ad avere tutto l'interesse a presentare al Parlamento un nuovo testo il più celermente possibile, in modo da sostituire la precedente direttiva con un testo che modifica soltanto gli aspetti riguardanti la base giuridica e l'ambito territoriale di applicazione.

### **Origine della direttiva 2011/82/UE**

Per comprendere l'origine della proposta occorre risalire agli studi effettuati dalla Commissione nel 2007. Lo studio dei dati relativi alle infrazioni in materia di sicurezza stradale nell'UE dimostrava che la percentuale di non residenti coinvolti era superiore a quella corrispondente al traffico nazionale, soprattutto in ordine all'eccesso di velocità. Una delle ragioni principali del maggior numero di infrazioni commesse da veicoli stranieri è che le autorità, ignorando il domicilio del proprietario del veicolo, non possono notificargli la sanzione, soprattutto quando si tratta di infrazioni rilevate da sistemi radar automatici. Nonostante si sia cercato di risolvere il problema attraverso trattati bilaterali, l'esperienza ha dimostrato che questi ultimi generavano maggiori conflitti e malcontento tra le autorità preposte alla sicurezza stradale. Detta relativa impunità dei conducenti stranieri minava gli obiettivi in materia di sicurezza stradale e la stessa legittimità dei controlli agli occhi dei

cittadini europei, poiché il conducente che guida un veicolo *immatricolato nel territorio nazionale* pensa che tutti i trasgressori dovrebbero ricevere lo stesso trattamento. L'obiettivo ultimo della proposta era appunto quello di porre fine all'impunità dei veicoli stranieri sulle strade dell'Unione.

La proposta di direttiva permetteva di colmare tale lacuna e consentiva alle autorità competenti in materia di traffico e sicurezza stradale degli Stati membri di richiedere i dati del proprietario di un veicolo con targa estera qualora avesse commesso una delle infrazioni che mettono in grave pericolo la sicurezza stradale, al fine di potergli notificare, nella lingua dello Stato in questione, l'infrazione commessa.

Durante l'iter parlamentare della proposta originaria della Commissione del 2008, il Parlamento europeo propose di rafforzare il sistema facendo in modo non solo che le infrazioni potessero essere notificate, ma anche che le sanzioni potessero essere applicate come nel caso delle infrazioni commesse dai residenti. Inoltre il Parlamento in prima lettura non solo sostenne la base giuridica concernente i trasporti, ma altresì rafforzò gli elementi relativi alla protezione dei dati suggeriti dal Garante europeo della protezione dei dati, migliorò le disposizioni in materia di informazione dei cittadini e introdusse la necessità di approfondire le norme sulle apparecchiature radar automatiche e la possibilità di armonizzare le normative in materia di sicurezza stradale.

Il sostegno del Parlamento a tale proposta si scontrò con una posizione di blocco in seno al Consiglio, impantanato in uno sterile dibattito sulla base giuridica. Fu soltanto con la presidenza belga nel 2010, ossia tre anni dopo e su richiesta del Parlamento, che questa proposta uscì dalla situazione di stallo in cui si trovava e che non faceva altro che ritardare l'urgente necessità di disporre di uno strumento per combattere le infrazioni stradali transfrontaliere. L'opportunità di sbloccare la situazione accettando di sostituire la base giuridica concernente la cooperazione di polizia comportò a sua volta due importanti cambiamenti: da un lato, infatti, si limitava la procedura di scambio di dati di proprietari di veicoli e, dall'altro, si riduceva l'ambito territoriale di applicazione lasciando fuori il Regno Unito, la Danimarca e l'Irlanda in virtù delle prerogative loro riconosciute dai trattati.

Dinanzi all'opportunità di procedere, il Parlamento, che non rinunciò mai alla base giuridica concernente i trasporti come emergeva dall'articolo 11, scelse pragmaticamente di esplorare le possibilità della modifica della base giuridica per poter fare un primo passo e stabilire uno strumento embrionale con cui affrontare il problema delle multe transfrontaliere. Come contropartita, il Parlamento riuscì a imporre una rigorosa clausola di revisione in virtù della quale la Commissione è tenuta a presentare già nel novembre 2016 una relazione di valutazione dell'applicazione della direttiva. Sulla base di questa relazione, se necessario, la Commissione presenterà proposte legislative per riuscire a perseguire i conducenti, indipendentemente dallo Stato di immatricolazione del veicolo, integrando così il meccanismo di scambio di informazioni che era stato concordato.

Dati i progressi tecnici nella rilevazione di alcune infrazioni, come la guida sotto l'influsso di sostanze stupefacenti, il Parlamento e il Consiglio decisero in seconda lettura di includere nel campo di applicazione della direttiva quattro nuovi casi che nel frattempo avevano acquisito la sufficiente maturità e rappresentano inoltre infrazioni che mettono in pericolo la sicurezza del conducente e degli altri utenti della strada (guida sotto l'influsso di sostanze stupefacenti,

mancato uso del casco protettivo per i motociclisti, uso del telefono cellulare durante la guida e circolazione su una corsia vietata).

Dopo questo difficile iter legislativo, la direttiva 2011/82/UE è finalmente entrata in vigore l'11 novembre 2013, mostrando fin dal primo momento il suo potenziale e facendo sì che si osservasse una diminuzione del numero di infrazioni da parte dei conducenti stranieri. Si è così introdotto un forte deterrente per i conducenti stranieri, che oggi sono consapevoli del fatto che qualsiasi infrazione commessa all'estero può essere loro notificata grazie a questo nuovo meccanismo. Durante lo scorso anno la direttiva ha contribuito all'obiettivo dell'UE di dimezzare il numero di vittime della strada entro il 2020 e di ridurre del 40% il numero dei feriti.

### **Posizione del relatore**

Il relatore desidera in primo luogo ringraziare la Commissione per la sua celerità nel presentare una nuova proposta che si limita a conformarsi alla sentenza e ad apportare alla direttiva le modifiche indispensabili; il nuovo testo infatti introduce la base giuridica relativa alla sicurezza dei trasporti, include nell'ambito di applicazione territoriale la Danimarca, il Regno Unito e l'Irlanda, ed effettua diversi adeguamenti in ordine alla legislazione di attuazione in materia di protezione dei dati, in conformità della nuova base giuridica.

Il Consiglio ha compiuto progressi nell'analisi della proposta ed esiste un consenso tra gli Stati membri sulla necessità di adottare la nuova direttiva e di farlo il più presto possibile. Attualmente 20 dei 25 Stati membri cui si applica la direttiva l'hanno recepita nel diritto nazionale e i primi indicatori ci permettono di osservare che il sistema creato sta dando i suoi primi frutti. La Danimarca, il Regno Unito e l'Irlanda, che originariamente avevano deciso di non aderire, oggi accettano senza riserve la direttiva, chiedendo soltanto un periodo transitorio analogo a quello di cui hanno beneficiato gli altri Stati, e stanno già pensando a come contribuire a migliorare il sistema in occasione della sua prossima revisione.

Il Parlamento europeo si confronta quindi con la responsabilità di adottare una nuova direttiva prima del 6 maggio 2015, al fine di evitare di lasciare in un limbo giuridico la quasi totalità degli Stati membri che hanno già recepito le disposizioni della direttiva annullata nel diritto nazionale. Siamo pertanto, come legislatori, di fronte a un compito necessario, delicato e urgente in un ambito che il Parlamento ha sempre considerato una priorità politica: garantire la massima sicurezza stradale.

D'altra parte, le associazioni delle vittime della strada, le autorità competenti in materia di sicurezza stradale, i procuratori che si occupano di sicurezza stradale e, in generale, le associazioni che lavorano per la sicurezza stradale, che all'epoca plaudirono all'adozione della direttiva, non capirebbero se il Parlamento europeo non prendesse tutte le misure necessarie per evitare un vuoto giuridico. I cittadini, che in genere non gradiscono ricevere una notifica d'infrazione stradale, vedono anch'essi di buon occhio che tutti gli europei, indipendentemente dalla targa del veicolo, siano trattati allo stesso modo.

Questa direttiva inoltre giunge in un momento critico. Anche se l'UE è di nuovo sulla buona strada per raggiungere una riduzione del 50% delle vittime della strada entro il 2020, si osserva un aumento del numero di vittime di incidenti stradali dovuto a diverse ragioni: l'invecchiamento del parco auto, i tagli radicali alle spese di manutenzione delle infrastrutture

a causa della crisi economica, la mancanza di finanziamenti per infrastrutture e un'innovazione volte a migliorare la sicurezza stradale, e così via. Pertanto, il relatore auspica che la direttiva in esame sia adottata entro la scadenza fissata dal Tribunale, al fine di evitare di creare un vuoto giuridico che contribuirebbe a confermare questa tendenza allarmante. Il relatore ritiene che la direttiva sulle sanzioni stradali transfrontaliere abbia permesso di introdurre un elemento deterrente e non discriminatorio per lottare contro l'impunità sulle strade dell'Unione europea – elemento di cui sarebbe sbagliato privarsi.

Il relatore desidera inoltre ottenere garanzie che le modifiche introdotte in relazione alla direttiva 95/46/CE non vadano a detrimento dell'elevato livello di protezione dei dati personali che ha ispirato l'intero iter procedurale parlamentare fin dal 2008. Pertanto il relatore ha tenuto ben presente il parere del Garante europeo della protezione dei dati, come già aveva fatto all'epoca della proposta iniziale della Commissione. I servizi giuridici delle tre istituzioni e lo stesso Garante condividono l'opinione che le modifiche tecniche apportate alla proposta della Commissione siano adeguate, ragion per cui il relatore non desidera mutare nulla di sostanziale.

Il relatore desidera soltanto inserire qualche chiarimento nel presente progetto di relazione al fine di avviare i negoziati con il Consiglio. Propone pertanto di introdurre un nuovo considerando in cui si raccolgono i chiarimenti forniti dal Consiglio e il suggerimento formulato dal Garante europeo della protezione dei dati.